

## 第3章 南部経済回廊 モクバイ＝バベット国境ゲート

著者	白石 昌也
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
シリーズタイトル	アジ研選書
シリーズ番号	22
雑誌名	メコン地域 国境経済をみる
ページ	109-146
発行年	2010
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2344/00016954">http://hdl.handle.net/2344/00016954</a>

## 第3章

### 南部経済回廊

—モクバイ＝バベット国境ゲート—

白石 昌也



#### はじめに

大メコン圏（GMS）経済協力プログラムのなかで南部経済回廊として提示されているのは、①ベトナム南部のヴァンタウ、ホーチミン市からカンボジア中央部の首都プノンペンを経て、トンレサップ湖の南側の国道5号線ないし北側の国道6号線を通り、ポイペト＝アランヤプラテート国境ゲートを抜け、タイのバンコクへと至る中央サブ回廊、②ベトナム中部沿岸のクイニョンからカンボジア領の北部を経てシエムリアップに至り、そこで中央サブ回廊と合流する北部サブ回廊、そして③メコン・デルタ南端のカマウからシャム湾の沿岸にはぼ沿って、ベトナム、カンボジア、そしてタイ領を抜けてバンコクに至る GMS 南部沿岸サブ回廊<sup>(1)</sup>の3つであるが、これらのうち南部経済回廊（もしくは第2東西経済回廊）として注目を浴びつつあるのは、①の中央サブ回廊である。

中央サブ回廊はベトナム、カンボジア、タイの3カ国の中心的な都市を結びつけるルートとして、従来から国連アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）などによってトランス・アジア・ハイウェー構想の一環とみなされてきた（柿崎[2006: 25-27]）。そして事実、GMS 南部経済回廊3ルートのうち交通インフラ整備が最も進み、さらにその沿道に国境経済特別区や工業団地などの設立がほかに先駆けて始まっている。本章においては、

中央サブ回廊上のベトナム・カンボジア国境ゲートであるモクバイ＝バベット国境周辺に焦点を当てて検討する。

まず第1節においては、ベトナム・カンボジアの関係を概観し、第2節においては、モクバイ＝バベット国境ゲートの現況、第3節においては、ベトナム側での国境ゲート経済区<sup>(2)</sup>の意義、そして具体的にモクバイ国境ゲート経済区の現況、およびカンボジア側での経済特別区の意義、そして具体的にバベットに立地するマンハッタン経済特別区<sup>(3)</sup>の現況を述べ、そして「おわりに」において、問題点や今後の展望を指摘する。

## 第1節 ベトナムとカンボジア

### 1. ベトナムからみた国境線と国境ゲート

ベトナムとカンボジアは、1137kmの陸上国境を共有している。ベトナム側でカンボジアと国境を接しているのは、コントゥム、ザーライ、ダクラク、ダクノン、ビンフオック、タイニン、ロンアン、ドンタップ、アンザン、キエンザンの10省である（図1）。

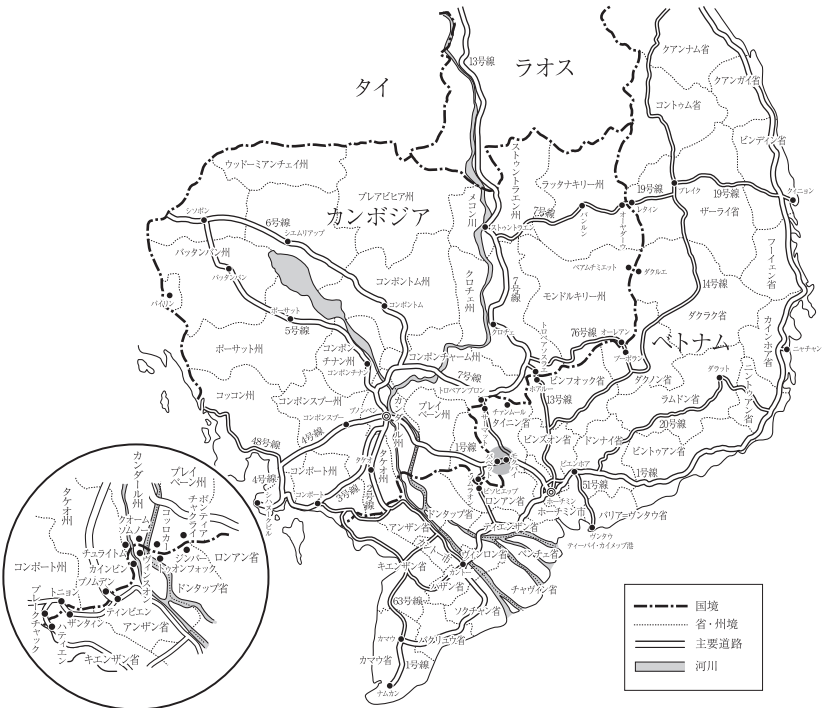
カンボジアとの間では、1985年に両国間の国境画定協定が成立し、国境画定作業も開始されたが、1999年に一旦中断した。その後、再度交渉がもたれ、2005年に補足協定が調印された。それに基づく具体的な画定作業が現在進行中であり、今後4～5年間で完了する見込みである<sup>(4)</sup>。

以上の国境線に沿って、ベトナムとカンボジアの間に多数の国境ゲートが開設されている。それらの国境ゲートは、国際級、国家級、地方省級の国境ゲート、国境ポイントの4つに分類される。国際級ゲートと国家級ゲートは、ベトナムと相手国の中央政府レベルでの合意に基づいて設置されたものであるが、前者は第三国の人間も出入境できるのに対して、後者は両国の国民のみが出入りできる。現在、国際級ゲートは全国で20ゲート（地点としては21）、そのうちカンボジアと接するのは8ゲート（タイニン省には2）であり、国家級ゲートは全国で18、そのうちカンボジアと接する

のは6ゲート（タイニン省には1）<sup>(5)</sup>である（表1、表2、表3参照）。省級国境ゲートは、ベトナムと相手国側の地方省レベルの合意に基づいて開設されるものであり、したがってそこを往来できるのも地方住民に限定される。全国で43カ所存在する（タイニン省には8）。国境ポイントとは、地元住民の日常的往来のために設置されているものであって、全国に現在171カ所存在する。以上の合計254カ所が、公的に認定された国境ゲート、国境ポイントであるが、これ以外に多数の非公認の越境ルートが当然存在する<sup>(6)</sup>。

カンボジアの主要な国際交易港はシハヌークビルとメコン川のプノンペン港しかなく、またベトナムとカンボジアの間の航空路も限定されている

図1 ベトナム・カンボジア国境



（出所）インドシナ地域の地図をベースに、ベトナムとカンボジアの地図を参照しつつ、表1および表2の国境地点を含む地名を記入し、作成した。

表1 ベトナムの国際級国境ゲート

〈ベトナム－中国〉

ベトナム側省	国境ゲート	中国側省	国境ゲート	備 考
クアンニン	モンカイ	広西（防城港市）	東興	陸路
ランソン	友誼関	広西（崇左市）	友誼関	陸路
ランソン	ドンダン	広西（崇左市）	凭祥	鉄道
ハザン	タイントゥイ	雲南（麻栗坡県）	天保	陸路，2003年ベトナム側承認，中国側未承認
ラオカイ	ラオカイ	雲南（河口県）	河口	陸路，鉄道

〈ベトナム－ラオス〉

ベトナム側省	国境ゲート	ラオス側県	国境ゲート	備 考
ディエンビエン	タイチャン	ボンサリー	ソプフン	陸路
ティンホア	ナーメオ	ファパン	ナムソイ	陸路
ゲアン	ナムカン	シェンクアン	ナムカン	陸路
ハティン	カウチュエオ	ボリカムサイ	ナムパオ	陸路
クアンビン	チャーロー	カムアン	ナーパオ	陸路
クアンチ	ラオパオ	サワンナケート	デンサワン	陸路
コントゥム	ボーイー	アッタプー	プークア	陸路

〈ベトナム－カンボジア〉

ベトナム側省	国境ゲート	カンボジア側州	国境ゲート	備 考
ザーライ	レティン	ラッタナキリー	オーヤダーウ	陸路
ビンフオック	ホアルー	クロチェ	トロペアンスラエ	陸路
タイニン	サーマット	コンボンチャーム	トロペアンプロン	陸路
タイニン	モクバイ	スパーイリアン	バベット	陸路
ドンタップ	ジンパー	プレイベーン	ボンティアチャクライ	陸路
ドンタップ	トゥオンフオック <sup>2)</sup>	プレイベーン	コッロカー	水路
アンザン	ヴィンスオン <sup>2)</sup>	カンダール	クオームソムノー	水路
アンザン	ティンビエン	タケオ	プノムデン	陸路
キエンザン	ハティエン	コンボート	ブレークチャック	陸路

- (注) 1) 各国境とも、ベトナム側資料に基づき、中国側、ラオス側、カンボジア側の地図などにより地名を確認する方法を採った。ベトナム側とこれらの国との間では地名の発音の違いなどもあり、ある程度推測に依存せざるを得ない部分もあった点を予め述べておきたい。なお、中国の地名は東京外国語大学の栗原浩英教授、ラオスの地名はアジア経済研究所のケオラ・スックニラン研究員、カンボジアの地名は同研究所の初鹿野直美研究員にそれぞれ協力頂いた（表2および表3も同様）。
- 2) トゥオンフオックとヴィンスオンは、ティエン川（メコン本流）を挟んで対岸に位置しており、ベトナム国境委員会はこれら2地点を合わせて、1国境ゲートとしてカウントしている。
- 3) ベトナム－中国、ベトナム－ラオス、ベトナム－カンボジアの各国境の位置は、第9章の図1、第5章の図1、本章の図1の各地図を参照されたい。

(出所) ベトナム国境委員会提供資料（Cua khuu quoc te Viet Nam, 2008年8月入手）。

表2 ベトナムの国家級国境ゲート

〈ベトナム－中国〉

ベトナム側省	国境ゲート	中国側省	国境ゲート
カオバン	タールン	広西（龍州県）	水口
カオバン	チャーリン	広西（靖西県）	龍邦
カオバン	ソクザン	広西（靖西県）	平孟
ハザン	サムブン	雲南（富寧県）	田蓬
ハザン	フォーバン	雲南（麻栗坡県）	董干
ライチャウ	マールータン (パーナムクム)	雲南（金平県）	金水河

〈ベトナム－ラオス〉

ベトナム側省	国境ゲート	ラオス側県	国境ゲート
ディエンビエン	フオイプオック	ルアンブラバン	ナーソン
ソンラー	チエンクオン <sup>3)</sup>	ファパン	パンダン
ソンラー	ロンサップ	ファパン	パハン
クアンチ	ラーライ	サラワン	ラーライ
トゥアティエンフエ	ホンヴァン	サラワン	クータイ
クアンナム	ナムザン	セコーン	ダクタオクノイ

〈ベトナム－カンボジア〉

ベトナム側省	国境ゲート	カンボジア側州	国境ゲート
ダクラク	ダクルエ	モンドルキリー	ベアムチミエット
ダクノン	ブーポーラン	モンドルキリー	オーレアン
タイニン	カートウム	コンボンチャーム	チャンムール
ロンアン	ビンヒエップ	スパーイリアン	ソムラオン
アンザン	カインビン	カンダール	チュライトム
キエンザン	ザンティン	コンポート	トニョン

- (注) 1) 各国境とも、ベトナム側資料に基づき、中国側、ラオス側、カンボジア側の地図などにより地名を確定する方法を採ったが、ベトナム側のホンヴァン国境と接するとされるラオスの「クータイ」とされる地名の確認はできなかった。
- 2) ベトナム－中国、ベトナム－ラオス、ベトナム－カンボジアの各国境の位置は、第9章の図1、第5章の図1、本章の図1の各地図を参照されたい。
- 3) 国境委員会の資料ではチエンキエンとされているが、商業相の発出した文章や地図ではチエンクオンとなっている。

(出所) ベトナム国境委員会提供資料（Cua khuac quốc gia (Cua khuac Chinh) tren cac tuyen bien gioi dat lien, 2004年8月入手）。

ために、ベトナムとの間の物流や人的往来は、かなりの部分が、陸路、そしてメコン川に沿っての水路によって担われている。とりわけベトナム・カンボジア間の国境線は、比較的平坦な土地に位置するケースが多く、国境ゲートを通じての往来は容易である。その点で、もっぱら山岳部に所在

表3 タイニン省のカンボジアとの国境ゲート

	ベトナム側 ゲート名	位 置	カンボジア側 ゲート名	位 置
国際級	モクバイ サーマット	ベンカウ県 タンビエン県	バベット トロベアンブロン	スパーイリアン州チャントリア郡 コンボンチャーム州ポニャクラエク郡
国家級	トンレチャン カートウム チャンリエック フオックタン	タンチャウ県タンホア社 タンチャウ県タンドン社 タンビエン県タンラップ社 チャウティン県タインロン社	サトム チャンムール ダー ボツモーン	コンボンチャーム州メモット郡 コンボンチャーム州メモット郡 コンボンチャーム州メモット郡 スパーイリアン州ルムドウオル郡
地方省級	ヴァックサー ガイゴ タンフ ヴァムチャンチャウ ターノン ロンフオック ロントウアン フオックチー	タンチャウ県タンハー社 タンビエン県タンビン社 タンビエン県タンビン社 チャウティン県ビエンゾイ社 チャウティン県ホアティン社 ベンカウ県ロントウアン社 ベンカウ県ロントウアン社 チャンバン県フオックチー社	ソータイ ボツチェック コーキー <sup>4)</sup> ドーン コンボントゥノン ブレイターアイ コンボンスピアン ブラサート	コンボンチャーム州メモット郡 コンボンチャーム州ポニャクラエク郡 コンボンチャーム州ポニャクラエク郡 スパーイリアン州ロミアッハエク郡 スパーイリアン州ルムドウオル郡 スパーイリアン州スパーイティアップ郡 スパーイリアン州チャントリア郡 スパーイリアン州チャントリア郡

- (注) 1) 外務省国境委員会資料に基づく表2では国家級ゲートとしてカートウムしか挙げておらず、タイニン省人民委員会資料に基づく本表と食い違っている。地方省レベルでは申請中のものも算入し、中央政府レベルでは正式承認以前のものを除外しているためと思われる。
- 2) 社は行政村を意味する。
- 3) タイニン省はカンボジア側のスパーイリアン、コンボンチャーム2州以外に、ブレイベーン州と国境を接するが、その距離は数キロ（ベトナム側で接するのは2社）のみである。
- 4) ベトナム側の資料では“Kor”となっているが、カンボジアの地図では国境付近にコーキー（Kokir）村が該当すると思われる。
- 5) なお、国境を接する省内20社のうち、12社に23市場が存在する。その内訳は国境ゲート市場5、国境市場14、複数村の合同市場3となっている。各市場での取引のうち国境住民への販売は2～3割である。
- 6) 各国境の位置については、図2の各地図を参照されたい。
- (出所) タイニン省人民委員会提供資料（Thong ke cac loai hình Cua khau cua tỉnh Tây Ninh, 2009年9月入手）。

するベトナムとラオスや中国との国境ゲートとは、かなり趣を異にしている。

## 2. ベトナムとカンボジアの政治、経済関係

ベトナムはカンボジア紛争期に志願軍という名目で多数の兵力をカンボジア領内に常駐させた。そして、首都プノンペンにヘン・サムリン政権を擁立して、それとの「特別な関係」を構築する一方で、中国やタイの支援を受ける反越3派勢力と敵対した。1991年パリ和平協定の成立によって

カンボジアの内戦は終息し、国連カンボジア暫定統治機構（UNTAC）管理下の総選挙を経て、ヘン・サムリン政権の系譜を引く人民党と反越派の系譜を引くフンシンベックの連立政権が誕生した。ベトナムはそれ以降、カンボジアを「特別な関係」にある相手と呼ぶことをやめたものの、善隣関係の維持、拡大に努めている。ただし、カンボジア国内ではフン・セン首相を中心とする人民党が政権の中枢を掌握しているとはいえ、政界や一般国民の間にベトナムに対する反発や警戒感が根強く存続しており、両国関係は時として円滑さに欠ける。前項で述べた通り、両国間の陸上国境画定が遅延してきたのも、そのような状況を反映している。

ベトナムにとっては、東南アジア諸国連合（ASEAN）を通じての連携や協力とともに、GMS 経済協力やインドシナ3ヵ国「開発のトライアングル」協力の展開を通じて、カンボジアとの二国間関係を再構築・拡大し、また従来発展から取り残されてきた国境隣接諸省の政治的、経済的安定を確保したいと考えている。そのような構図のなかで、カンボジアとの交通インフラの整備、国境ゲートの整備、そして国境ゲート経済区の開設が位置づけられることとなる。

ベトナムとカンボジアの貿易関係については、表4の通りである。それによれば、カンボジアからの輸入も右肩上がりであり伸びているものの、ベトナム側の出超傾向が継続しており、しかもベトナムからの輸出が近年急増している。2007年をみると、その額は10億米ドル近くに達しており、タイやインドネシア、台湾、韓国などに対する輸出額にほぼ匹敵している。ホーチミン市およびその周辺諸省やカントーなどメコン・デルタで生産される製品やサイゴン港経由で輸入される外国製品が、各地の陸上国境ゲートや水路を経て、距離的に近いカンボジア領側に輸出されつつあると解釈できる。このように、ベトナムにとってカンボジアは輸出先として、ある程度重要な存在であるといえるが、ただしその規模はベトナムの総輸出額（2007年）の2%を占めるに過ぎない。

次にベトナムが受け取った外国直接投資については、表5の通りである。ベトナムが認可したカンボジアからの投資案件は、1988～2007年の累計で7件、金額的にも650万米ドル（登記資本額、ベトナム側出資も合算）



表4 ベトナムの東アジア諸国との貿易

(単位: 100 万米ドル)

	1991		1995		2000	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
ASEAN	524.4	811.1	996.9	2,270.0	2,619.0	4,449.0
APEC			3,998.2	6,493.6	10,221.2	13,242.9
EU			664.2	710.4	2,845.1	1,317.4
OPEC			131.7	213.7	643.2	525.9
世界全体	2,087.1	2,338.1	5,448.9	8,155.4	14,482.7	15,636.5
カンボジア	6.3	5.2	94.6	23.5	141.6	37.3
インドネシア	16.5	49.4	53.8	190.0	248.6	345.4
ラオス	3.6	3.3	20.6	84.0	70.7	105.7
マレーシア	14.5	6.2	110.5	190.5	413.9	388.9
ミャンマー					5.7	3.6
フィリピン	0.7	10.5	41.5	24.7	478.4	62.9
シンガポール	425.0	722.2	689.9	1,425.2	885.9	2,694.3
タイ	57.7	14.2	101.3	439.7	372.3	810.9
台湾	58.3	59.3	439.4	901.3	756.6	1,879.9
韓国	51.3	152.1	235.3	1,253.5	352.6	1,753.6
香港	223.3	194.8	256.7	418.9	315.9	598.1
日本	719.3	157.7	1,461.0	915.7	2,575.2	2,300.9
中国	19.3	18.4	361.9	329.7	1,536.5	1,401.1
アメリカ(参考)	0.0	1.1	169.7	130.4	732.8	363.4
	2005		2006		2007	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
ASEAN	5,743.5	9,326.3	6,632.6	12,546.6	8,110.3	15,908.2
APEC	24,169.7	30,686.8	29,337.9	37,467.7	35,048.8	52,637.9
EU	5,517.0	2,581.2	7,094.0	3,129.2	9,096.4	5,142.4
OPEC	877.5	1,301.0	1,415.9	1,408.8	1,687.3	1,758.6
世界全体	32,447.1	36,761.1	39,826.2	44,891.1	48,561.4	62,682.2
カンボジア	555.6	160.2	780.6	169.5	990.8	202.3
インドネシア	468.8	700.0	957.9	1,012.8	1,150.3	1,353.9
ラオス	69.2	97.5	95.0	166.6	104.4	207.9
マレーシア	1,028.3	1,256.5	1,254.0	1,482.0	1,390.0	2,289.7
ミャンマー	12.0	45.8	16.5	64.6	21.8	75.4
フィリピン	829.0	209.9	782.8	342.6	965.1	414.2
シンガポール	1,917.0	4,482.3	1,811.7	6,273.9	2,202.0	7,608.6
タイ	863.0	2,374.1	930.2	3,034.4	1,033.9	3,737.2
台湾	935.0	4,304.2	968.7	4,824.9	1,139.4	6,916.6
韓国	663.6	3,594.1	842.9	3,908.4	1,252.7	5,334.0
香港	353.1	1,235.0	453.0	1,440.8	582.5	1,941.4
日本	3,430.3	4,074.1	5,240.1	4,702.1	6,069.8	6,177.7
中国	3,228.1	5,899.7	3,242.8	7,391.3	3,356.7	12,502.0
アメリカ(参考)	5,924.0	862.9	7,845.1	987.0	10,089.1	1,899.7

(注) 2007 年は暫定値。

(出所) General Statistical Office, *Statistical Yearbook of Vietnam*, Statistical Printing House, Hanoi, 1996～2009.

表5 東アジア諸国の対ベトナム投資（1988～2007年累計・認可ベース）

（単位：件／100万米ドル）

	件数	登記資本額	法定資本額	外国側	ベトナム側
ブルネイ	43	159.7	73.5	73.1	0.4
カンボジア	7	6.5	4.4	2.7	1.7
北朝鮮	4	16.5	12.1	8.2	3.9
中国	638	1,814.8	901.4	713.2	188.2
香港	621	7,007.7	2,729.8	2,273.1	456.7
マカオ	9	33.7	28.6	25.8	2.8
台湾	2,003	12,100.2	5,077.3	4,661.0	416.3
韓国	1,861	14,647.3	5,334.0	4,311.3	1,022.7
インドネシア	26	301.2	132.8	106.0	26.8
ラオス	9	48.7	25.9	24.7	1.2
マレーシア	285	3,036.4	1,988.1	1,646.0	342.1
日本	997	9,738.5	4,215.8	3,703.9	511.9
フィリピン	46	387.2	189.3	154.5	34.8
タイ	224	2,075.4	802.6	662.5	140.1
シンガポール	632	12,575.2	4,300.8	3,398.6	902.2
世界全体	9,810	99,596.2	43,129.0	36,413.7	6,715.3

（出所）General Statistics Office, *Statistical Yearbook of Vietnam*, Statistical Publishing House, Hanoi, 2008, pp.105-107 より抜粋。

であって、微々たるものである。他方、ベトナムの対カンボジア投資については、表6にみる通り、件数では26カ国・地域中の3位、登記資本額では4位、ベトナム側法定資本額でも4位（ただし全体の5%足らず）となっている。

## 第2節 モクバイ＝バベット国境ゲート

### 1. 概観

GMSの南部経済回廊の中央サブ回廊は、ベトナム側の国道22号線の整備（ADB融資）とカンボジア側の国道1号線および5号、6号線の整備（ADB融資並びに日本政府の無償資金協力）が進捗しており、後はカンボジア領内のメコン川本流に架かるネアックルン橋の建設（日本政府の無償協力）

表6 ベトナムからの対外投資（1989～2007 年累計・認可ベース）

（単位：100 万米ドル）

相手国	件数	登記資本額	法定資本額	他国側	越側
ラオス	129	1,171.1	889.0	55.1	833.9
イラク	1	100.0	100.0		100.0
キューバ	2	63.5	63.5		63.5
カンボジア	28	86.4	71.8	14.4	57.4
マレーシア	5	53.8	53.8	0.7	53.1
アメリカ	31	68.2	47.8	7.5	40.3
アルゼンチン	1	243.0	243.2	208.0	35.2
ロシア	15	78.3	37.2	11.7	25.5
タイ	2	10.1	10.1		10.1
インドネシア	2	9.4	9.4		9.4
ドイツ	6	11.5	10.3	2.5	7.8
ウクライナ	5	4.3	4.3	0.4	3.9
シンガポール	18	27.6	27.8	24.2	3.6
中国	6	9.6	8.8	6.6	2.2
タジキスタン	2	3.5	3.5	1.4	2.1
韓国	6	1.9	1.9	0.4	1.5
日本	6	2.3	1.7	0.6	1.1
香港	6	1.9	1.7	0.7	1.0
クウェート	1	1.0	1.0		1.0
南アフリカ	1	1.0	1.0		1.0
ポーランド	1	7.0	1.9	1.0	0.9
アンゴラ	1	0.9	0.9		0.9
ベルギー	1	0.9	0.9		0.9
オーストラリア	1	0.4	0.4		0.4
チェコ	2	1.9	0.3		0.3
バージン諸島	1	0.9	0.9	0.9	
総計	280	1,960.4	1,593.1	336.1	1,257.0

（注） 1）登記資本は registered capital （von dang ky）。

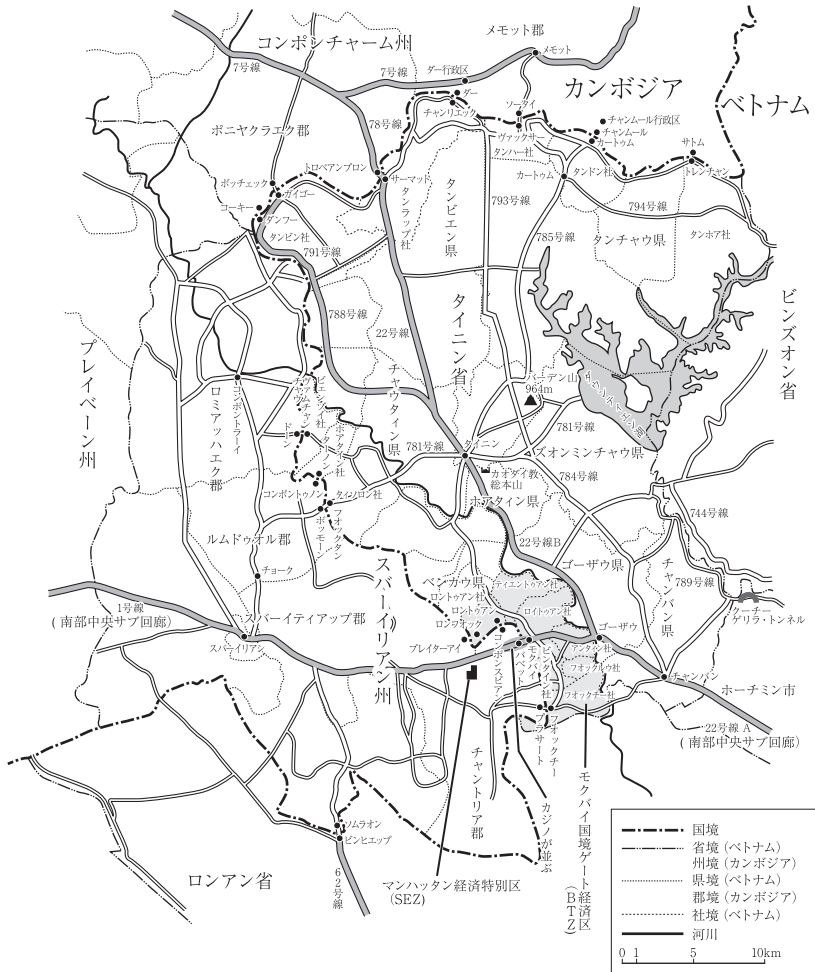
2）法定資本は charter capital （von dieu le）。

（出所）General Statistics Office, *Statistical Yearbook of Vietnam*, Statistical Publishing House, Hanoi, 2008.

を残すのみとなっている（白石[2008: 217-219]）。

このような交通インフラの整備に伴って、ベトナム随一の商工業都市 ホーチミン市から約 70km, カンボジア首都のプノンペンから約 170km に位置するモクバイ＝バベット国境ゲートでは、交易やヒト、車両の往来が拡大している。アジア開発銀行（ADB）の資料によれば、2006 年の越境

図2 モクバイ＝バベット国境ゲート



(出所) ベトナム省別地図並びにスパーイリアン州の地図をもとに作成。

者数(出入境合計)は2003年比で53%増、越境車両数は38%増である(ADB [2007: 28-29])<sup>(7)</sup>。さらに、タイニン省人民委員会提供の資料(表7参照)によれば、2008年1~6月の数値を年間に換算して2006年と比較すれば、越境人数は202%増、越境車両数は74%増となる。統計数値が食い違って

表7 モクバイ国境ゲートを通じての貿易額、越境人数、車両台数

	単位	2004 年	2005 年	2006 年	2007 年	2008年1～6 月
輸出入	米ドル	32,106,000	52,384,541	94,305,366	112,752,871	92,984,291
正額貿易	米ドル		48,303,146	94,302,039	112,750,206	91,237,778
小額貿易	米ドル		4,081,395	3,327	2,665	1,746,513
輸出	米ドル		31,778,218	36,770,469	46,693,190	34,538,145
輸入	米ドル		20,606,323	57,534,897	66,059,681	59,391,720
税収総額	100万ドン		4,513,659	9,859,815	12,785,986	10,442,927
越境手数料収入	100万ドン		497,421	750,465	467,084	274,900
越境人数	延べ人	403,765	601,752	850,367	1,427,028	1,286,151
入国者	延べ人		242,583	346,485	602,602	522,247
うち国境地帯入国	延べ人		62,606	87,179	108,113	115,165
出国者	延べ人		232,637	329,555	607,872	533,649
うち国境地帯出国	延べ人		63,926	87,148	108,441	115,090
越境車両	延べ台		5,697	9,950	11,368	8,648

(注) 2008年1～6月の輸出入額は、輸出額と輸入額の合計と食い違っているが、原文のままとする。

(出所) People's Committee of Tay Ninh Province [2008a]をもとに作成。2004年の数値は同文書中の記述、2005年以降の数値は同文書未添付統計資料に基づく。

#### タイニン省の貿易額

(単位：100万米ドル)

	2007 年	2008 年1～6 月
輸出総額	493.318	277.251
対カンボジア越境輸出	146.007	108.017
輸入総額	277.751	177.291
対カンボジア越境輸入	204.021	149.515

(注) カンボジアとの越境貿易額は、モクバイ国境ゲートのみならず、省内のすべての国境ゲートの貿易額を合算している。

(出所) People's Committee of Tay Ninh Province[2008b] の記述より作表。

いるが、バベット国境ゲート事務所提供の資料（表8参照）によっても、越境人数、車両台数ともに増加傾向が継続していることが確かめられる。なお、越境人数、車両台数ともに出国と入国がほぼ均衡している。

貿易に関しては、タイニン省人民委員会の資料にモクバイ国境ゲートにおける統計数値が示されている（表7、表9参照）。表7によれば、2008年1～6月の輸出入総額（年間換算）は2005年の3.6倍、税収総額（輸出入税以外に付加価値税などをも合算）は4.6倍に達している。表7を表4と比較すれば、同国境ゲートの貿易額がベトナム・カンボジア両国間の貿

表8 バベット国境ゲートにおける越境人数、車両台数

(単位：人)

	出入国別						性別		国籍別		合計
	入国			出国			女性	男性	カンボジア	その他	
	カンボジア	その他	小計	カンボジア	その他	小計					
2006年(参考値)											472,026
2007年			309,749			295,808	276,241	329,316	201,165	404,392	605,557
2008年1～6月			164,943			162,965	162,965	174,383	108,195	219,741	327,908
2008年8月、 (うちID、通行証に よる越境者)	10,800	19,708	30,508	11,965	17,705	29,670					60,178
	1,719			1,765							

バベット国境ゲートにおける出入国車両数(2007年)

(単位：台)

	入国	出国	合計
2006年(参考値)			11,406
2007年	12,140	12,206	24,346
2008年1～6月	6,380	6,342	12,722
2008年8月トラック/月	1,318	—	
バス/日	24	24	

(注) 2008年1～6月の性別および国籍別の合計値と合計と食い違っているが、原典のままとする。

(出所) 2006年：ADB [2007: 28～29]。

2007年2～6月：バベット国境事務所提供資料。

2007年8月：バベット国境事務所でのヒアリング(2008年9月16日)。

表9 タイニン省の貿易とモクバイにおけるヒトの移動

(単位：100万米ドル)

(単位：人)

	輸出 <sup>1)</sup>	うち 国境貿易	モクバイ	輸入 <sup>1)</sup>	うち 国境貿易	モクバイ	モクバイにおける	
							出国者	入国者
2006年	404,032	74,214	8,100	248,690	76,137	0,483	329,555	346,485
2007年	493,317	146,006	36,838	298,268	204,021	56,262	607,782	602,602
2008年前半	278,438	108,017	25,272	178,368	149,514	52,195	533,649	522,247

(注) 1) タイニン省全体の輸出額と輸入額であり、対カンボジア貿易以外にサイゴン港などを経ての海外貿易を含む。

2) なお、以下の文書の記述によれば、省全体の輸出(2006/07年合計)のうち66.2%は外資系企業による輸出であった。

(出所) People's Committee of Tay Ninh Province [2008c] 末尾添付統計資料より抜粋。

易総額に占める割合は、2005年には7.32%、2007年が9.45%であった。なお、表7によれば、同経済区の貿易は2005年にベトナム側の出超であったのが、2006年から入超に変化している。おそらく、後述するように、

プノンペン周辺やマンハッタン経済特別区での生産の拡大に伴って、カンボジアで加工、組み立てられた完成品をサイゴン港経由で海外輸出するケースが増大したことを反映するものであろう。

タイニン省人民委員会資料によれば、同省からカンボジア隣接各州への主要輸出品は、アルミ製およびプラスチック製家庭用品、インスタント麺、食用油、果物、洗濯用粉石鹼、建設用資材などであり、カンボジア側からの主要輸入品はマニオック麺（キャッサバを原料とする麺）、生麺、原料用種子、各種豆類、米などである（People's Committee of Tay Ninh Province[2008b]）。また、ほかの資料によれば、モクバイ国境ゲート経済区における主要輸出品は、家庭用工業製品、加工食品、雑貨、袋詰め麺、洗濯用粉石鹼、家畜用飼料であり、主要輸入品は家庭用消費財（家電製品など）、雑貨である（People's Committee of Tay Ninh Province[2008c]）。さらに、カンボジア側のバベット国境ゲート事務所によれば、ベトナムからの主要な輸入品は、食料品、マンハッタン経済特別区に必要な中間財、建設用資材（セメントなど）、プロパンガス、農業用投入財（特に肥料）などである<sup>(8)</sup>。

## 2. ヒトと車両の越境手続き

モクバイ＝バベット国境ゲートの業務時間は、2008年5月より6～22時に延長された。また、2005年には従来の仮設的な建物に代わって、立派な国境ゲート管理棟が双方で完成している。これらのことが、越境人数の増加に拍車をかける要因となっている（People's Committee of Tay Ninh Province[2008a]）。

ヒトの越境に関しては、身分証明書（IDカード）、国境通行証（レッセパッセ）、パスポートの3種類による形態がある。身分証明書<sup>(9)</sup>による越境は、国境ゲートに隣接するコミューン（ベトナムの場合は「社」）の住民のみに認められ、立ち入り先は相手側のコミューン域内、滞在は原則的に日帰りに限定される。病気などやむを得ない事由によって宿泊する場合には、公安当局に申請する必要がある。国境通行証は、国境を挟むタイニ

ン省とスパーイリアン州の住民が所持することができる。立ち入り先は相互の省、州域に限定される<sup>(10)</sup>。ただし、表8の2008年8月の越境人数の数字によれば、この制度を利用して往来する人間はきわめて数が少ない(表7でも国境地帯のみへの出入国者は比較的少ない)。このことが示唆するのは、モクバイ国際級ゲートを通じて日帰りベースで往来する地元住民が少ないか(同国際級ゲート以外の地方省級ゲートなどを經由)、もしくは彼らもパスポートを携行して越境するのが通常化しているかであろう<sup>(11)</sup>。

地元住民以外のベトナム人、カンボジア人、および第三国人は、越境の際にパスポートを携行する必要がある。ベトナム、カンボジア国民の場合は、相互にビザが不要であり、相手国に1ヵ月まで滞在できる。それを越えて滞在延長する場合には、改めてビザを申請する(観光目的については1ヵ月ビザ、ビジネスについては1年間有効の数次ビザが取得できる)。第三国人の場合も、ビザなしでベトナムから出境してバベット側に立地するカジノ・ホテルを訪れることが、日帰りもしくは1泊に限り認められている<sup>(12)</sup>。

車両通行のうち長距離バスについては、現在12社が参入しており、合計で1日往復12便を定期運行している。両国間で便数を最大限40往復とすることで合意しているので、まだその上限には達していないこととなる。ベトナムのバスはホーチミン市からプノンペンもしくはシエムリアップまで、カンボジアのバスはプノンペンからホーチミン市まで乗り入れているが、さらにダラットやヴンタウまでの運行延伸を認めるよう両国間で交渉中である。それ以外の一般車両については、規定上ではステッカーを貼付することによって相互乗り入れ可能であるが、実際にはその申請手続きが煩雑なために、あまり活用されていない。

トラックの場合、両国間の中立地帯もしくは相手国側のドライ・ポートまで進入し、そこで相手国側のトラックに貨物を積み替える形態が多い。

カンボジア側での通過貨物検査に関しては、ベトナム側から入境してドライ・ポートまで進入するトラックの場合には、国境ゲートの担当職員がドライ・ポートに赴いて検査する。マンハッタン経済特別区向けのトラックについては、国境ゲートで税関検査を受けずに通過し、経済特別区内に



駐在する担当者から検査を受ける（後述）。経済特別区以外に立地する近隣工場向けの場合には、税関検査を受けずに国境を通過した後、国境ゲート職員が同行して当該工場で検査を実施する。プノンベン向けトラックの場合には、国境ゲートで税関検査を受けずに目的地に直行し、到着後にプノンベンの税関による検査を受ける。国境で税関検査を受けない積荷は、いずれの場合でもシールで封印される。なお、トラックではなく地元住民がベトナム側で購入して（徒歩、自転車、オートバイなどで）持ち帰る商品に関しては課税せず、また通関検査も実施していない。

物流に関して、両国政府間ではシングル・ストップ制度の合意が成立しているが<sup>(13)</sup>、その具体的な実施日程などが現場レベルに下達されるには至っていない。同制度の適用に必要な共同検査場（CCA）は、ベトナム側にもカンボジア側にもまだ建設されていない（ベトナム側ではCCA用に5haの土地を用意してあるという）。ただし、それぞれの国境ゲート事務所の内部では、複数の担当部局同士が協力して、シングル・ウィンドー的な手続き、検査を実施することによって効率化をはかる努力をしている。

なお、カンボジア側には、税関、検疫、警察、国境警備隊などのほか、主に貨物の容量や重量の計測を担当するカムコントロールという独自の組織がある。それらを加えて、国境ゲート事務に関係する機関は全部で10機関ある。各部局の担当者は月に1回会合を開いて、意思疎通や協力に努めている。

ベトナム側の国境ゲート担当者とは、3～6ヵ月に1度の頻度で協議の機会を設けている。ちなみに、タイニン省知事は隣接するカンボジア側3州の知事と、それぞれ毎年1回ずつ会合をもつことが、中央政府によって指示されている。ベトナム側では省の予算でカンボジア側の村道整備に協力したり、また省の国有企業がカンボジア側に代理店を設けたりしている。ただし、省内で生産される商品の輸出は全体の10%程度であって、大半はホーチミン市およびその周辺で生産された商品を取り扱っている。

2002/03年時点でのベトナム人研究者たちによる調査によれば、ベトナム側商人の多くはゴーザウ町に居住し、カンボジア側取引相手の注文に応じて地元もしくはホーチミン市で商品を購入し、通関手続きなども代行し

ている (Nguyen & Cu[2006: 232-236])<sup>(14)</sup>。

### 第3節 国境経済区

#### 1. ベトナムにおける国境ゲート経済区 (BEZ) の位置づけ

ベトナム政府が規定する経済区などのカテゴリーには、工業団地 (IP)、輸出加工区 (EPZ)、経済区 (EZ)、国境ゲート経済区 (BEZ) の4種類がある。このうち最も一般的な形態は工業団地であって、合計で全国に183カ所 (うち操業中107) ある (2008年8月時点)<sup>(15)</sup>。工業団地はその敷地の一部をフェンスなどで囲って保税機能をもつ輸出加工区域とすることができる。このために、敷地全体を保税区とする形態の輸出加工区は、きわめて少ない。現在存在する専従型の輸出加工区は3件のみであって、そのすべてがホーチミン市に立地している<sup>(16)</sup>。

以上の工業団地、輸出加工区が、面積のうえで比較的小規模であり、また工業生産活動を主体とし、敷地内に住民の居住を認めないのに対して、経済区と国境ゲート経済区は基本的なコンセプトがそもそも異なっている。経済区 (EZ) は主として平野部の空港、港湾の近辺、もしくは風光明媚な海岸、島嶼などに立地する (したがって「沿海経済区」とも通称される) のに対して、国境ゲート経済区 (BEZ) は内陸の陸上国境ゲートに隣接して設置されるという点で異なる。しかし、両者は以下の点で共通している。すなわち、町村などの行政単位全体がEZ、BEZとして指定され、したがって敷地面積が大規模である (政府規定によれば最低1万ha)。EZ、BEZの域内には住民が居住し、また耕地や山林なども存続し得る。その一方で、インフラ投資を行って新たに開発するのは、工業区域とともに、港湾・物流、貿易、商業・サービス、観光・娯楽・ホテル、行政、新住宅街などの各区域である。工業区域や貿易・商業区域 (の一部) は、フェンスなどで囲って保税機能をもたせることも可能である。

2008年8月時点で、中央政府によって認可されている (沿海) 経済区

は全部で13ヵ所である<sup>(17)</sup>。これに対して国境ゲート経済区については、1996年に中国広西チワン族自治区に隣接するモンカイ（クアンニン省）で先行的なパイロット事業が着手された。そして、翌1997年には同じく同自治区に隣接するランソン（ランソン省）、さらに1998年には中国・雲南省と隣接するラオカイ（ラオカイ省）、カンボジアと国境を接する南部のハティエン（キエンザン省）およびモクバイ（タイニン省）でも、同様の方式に従うBEZの設置が認可された。その後、他の省からも設置申請が相次ぎ、2008年8月時点でBEZの総数は24件にまで拡大した。所在地は全国20省に及ぶ（表10参照）<sup>(18)</sup>。タイニン省では、本章で取り上げるモクバイ以外にもサーマット（国際級国境ゲート）にBEZを設置することが、すでに認可されている<sup>(19)</sup>。

BEZの設置にあたっては、当該地方省の提案、申請に基づいて、個別案件ごとに首相決定で認可を与えてきた（工業団地などのケースも同様である）。そのような個別の認可文書ではなくて、すべてのBEZに適用される一般的な規定が制定されたのは、2001年4月19日付け首相決定第53号が最初である<sup>(20)</sup>。さらに、2005年10月31日付けで、同上文書を補足・訂正する首相決定第273号が公布された。この補足文書によって、BEZのインフラ建設に対して当該BEZで得られる中央税収の50%を一律還元するという従来の奨励策が廃止され、代わりに中央政府（主務官庁は計画投資省）からケース・バイ・ケースで財政支援を行う新方式が導入された<sup>(21)</sup>。

その後、2008年に至って3月14日付けで政府議定第29号が新たに制定され、従来の首相決定第53号と第273号は効力を失った<sup>(22)</sup>。議定第29号は、国境ゲート経済区（BEZ）のみならず、工業団地（IP）、輸出加工区（EPZ）、経済区（EZ）を含めて、一括して規定する文書である。同議定によれば、国境ゲート経済区（BEZ）は経済区（EZ）の一形態であると位置づけられ、同一の条件が適用される。BEZは基本的に、地方省政府のイニシアティブで設立・運営されると規定されている。

さらに、同上議定第29号を公表した直後の2008年3月25日、中央政府は首相決定第59号によって「2020年までのベトナムの国境ゲート経済区発展計画案」を公布した<sup>(23)</sup>。同文書によれば、BEZは隣接国との安定

表10 ベトナムの首相決定に基づく国境ゲート経済区

省	経済区名称	所在地	日付	備考	相手国
クアンニン	国境ゲート経済区	ビンリエウ、ハイハー	02.09.13	ホアインモー・ドンバンとバクフオンシンの2経済区	中国
ランソン	モンカイ ランソン省国境ゲート地域	モンカイ カオロック、ヴァンラン	96.09.18 97.11.09	試験的実施。98.04.06 補充決定 試験的実施。後のドンダン・ランソン国境ゲート経済区に拡大	
カオバン	チャーマー国境ゲート経済区	ロックビン	01.12.06		
ハザン	ドンダン・ランソン国境ゲート経済区	ランソン市、カオロック県、ヴァンラン県	08.04.28		
ラオカイ	カオバン国境ゲート経済区	フクホア、チャーリン、ハークアン	02.06.26	ターリン、チャーリン、ソクザンの3経済区	
	タイントウイ国境ゲート経済区	ヴィズエン	01.11.21		
	ラオカイ国境ゲート経済区	バオタン、ムオンクオン、(ラオカイ市)	98.05.26	試験的実施。03.01.10 ラオカイ市域に拡大決定。 (8.03.26 業務規則施行)	
ライチャウ ティエンビエン	国境ゲート経済区 (-)	(ディエンビエン)、シンホー ディエンビエン	01.12.07	タイチャン、マールータンの2国境ゲートに適用 2004 年ライチャウ省よりディエンビエン省分立に際して タイチャン国境ゲート経済区の管轄移譲	ラオス
ソンラー	国境経済区	モクチャウ、ソンマー	01.12.11		
ハティン	カウチュエオ国境ゲート経済区	フオンソン	98.09.15		
クアンビン	チャロー国境ゲート経済区	ミンホア	02.10.15		
クアンチ	ラオバオ特別経済・貿易区	フオンホア	05.01.12	ロオンサップ、チエンクオンの2経済区 試験的実施。07.10.19 業務規則施行	
トウアティエンフエ	(-)	アルオイ	08.05.22		
クアンナム	ナムザン国境ゲート経済区	ナムザン	06.09.14	アドット国境ゲート経済区設立・業務規則施行	
コントゥム	ボーイー国際国境ゲート経済区	ゴクホイ	05.09.05		
ザーライ	19号道路国境ゲート経済区	ドックコー	01.09.21		
ビンフオク	ボヌエ国境ゲート経済区	ロックニン	05.05.01		カンボジア
タイニン	モクババイ国境ゲート経済区	ベンカウ、チャンバン	98.10.27	試験的実施。04.08.12 優遇政策補充、07.08.21 業務規則施行	
ドンタップ	サームアット国境ゲート経済区	タンビエン	03.09.11		
アンザン	ドンタップ省国境ゲート経済区	ホンゲー	01.12.13		
	アンザン省国境ゲート経済区	ティンビエン、タンチャウ	01.07.17	ティンビエンとヴィンズオンの2国境ゲート経済区域 (07.05.11 業務規則施行)	
キエンザン	カインビン国境ゲート経済区	アンフー	05.02.22		
	ハティエン国境ゲート経済区	ハティエン市	98.09.03	試験的実施	

(出所) 計画投資省提供資料 (Phu luc Danh sach cac Khu kinh te Cua khu, 2008 年 8 月入手)

的で堅固な友好関係の構築，国内外の投資吸引をめざすものであり，また生態環境や治安，国防上の必要性に配慮する。設置場所は国際級もしくは国家級国境ゲートを有し，商業，輸出入，一時輸入・再輸出，トランジット貨物の輸送，工業生産，観光，サービスの発展の必要性に応えるものでなければならない。BEZ の範囲は，（複数の）地方行政単位（町村）全体を包含する。

さらに，首相決定第 59 号によれば，全国の BEZ（同文書によれば 2020 年時点で 30 ヶ所となる予定）のうち特にモデル的な重点区とされるのは，中国に隣接するモンカイ，ラオカイ，ランソン，ラオスに隣接するラオバオ，カウチェオ，ボーイー，そしてカンボジアに隣接するモクバイ，アンザン，ドンタップである。全国の BEZ における貿易を年平均成長率 30.7～31% で拡大していき，2010 年には輸出額を年間 57～60 億米ドル，輸入額を 77～80 億米ドル，貿易総額を 135～140 億米ドルとし，BEZ から隣接国への出国者を年間延べ 120～130 万人，BEZ への入国者を 170～180 万人とすることをめざす。さらに 2020 年までには輸出入総額を年間 420～430 億米ドル，出国者数 350～360 万人，入国者数 420～430 万人とすることをめざす。

BEZ は通常，沿海部から離れた奥地，僻地に立地し，少数民族が多数居住し，かつ貧困率が相対的に高い。また，隣接国と国境線を共有するがゆえに，様々な問題（とりわけ密輸や不法出入国などの問題）を抱えている。したがって，BEZ に期待されている役割は，内外からの投資を吸引して当該地方の発展の起爆剤とするとともに，住民の雇用機会拡大，生活向上を通じて国境地帯の社会的安定，治安を確保し，かつ近隣諸国との友好関係を維持，拡大することにある。また同時に，同文書は，BEZ が GMS 経済協力，とりわけ経済回廊の結節点として発展することを予期している。

## 2. モクバイ国境ゲート経済区（BEZ）

モクバイ国境ゲート経済区（BEZ）の設立は，1998 年 10 月 27 日付け

首相決定第210号によって認可された<sup>(24)</sup>。同BEZはタイニン省ベンカウ県に属する4社（行政村）<sup>(25)</sup>，チャンバン県に属する3社<sup>(26)</sup>の全体を包含し（図2参照），総面積2万1283ha，人口6万5000人である。同BEZはカンボジアと34kmの国境線を共有し，モクバイ国際級国境ゲート（ベンカウ県）のほか，フオックチー（チャンバン県），ロントゥアン（ベンカウ県）のふたつの省級国境ゲートを擁する（People's Committee of Tay Ninh Province[2008a]）。当該地区はもともと寒村地帯であって，労働人口3万4500人のうちの89%が，主要な生計活動として農業に従事してきた（People's Committee of Tay Ninh Province[2008a, 2008d]）。

モクバイBEZは1998年に設立認可されたものの，本格的な開発に着手されたのは，タイニン省人民委員会の提案に基づいて2004年8月12日付け首相決定第144号<sup>(27)</sup>が発出されてからである。ちなみに，同BEZの象徴であるモクバイ国境ゲートの新しい建物が落成したのは2005年2月，カンボジア側のバベット国境ゲート管理棟の落成は同年12月のことであった（Saigon Giai Phong[2005]，マンハッタンSEZ[2008: 11-12]）。さらにその後，2007年8月24日付け首相決定第140号によってモクバイBEZ活動規則が制定され<sup>(28)</sup>，2008年2月26日付け首相決定第236号によって同BEZ管理委員会（タイニン省人民委員会傘下）の設立が指示された（MPI[2008]）。

モクバイBEZでは国境ゲートから東進する国道22号A線，およびそれと交差する省道786号の沿線に，国際商業・サービス（24ha），国境マーケット（12ha），保税倉庫（11ha），河川港（14ha），住宅・サービス（40ha），住宅・別荘（合計154ha），労働者用住宅（40ha），工業（合計533ha），生態林公園（600ha），さらに学校やスポーツ公園などの各区域を建設する予定である（People's Committee of Tay Ninh Province[n.d.-c, n.d.-d]）。

上述の2004年首相決定第144号によれば，同BEZに投資する企業に付与されるインセンティブは次の通りである。輸出入税の免除と輸出入品への付加価値税（VAT）率0%適用，海外からの輸出品への特別消費税免除，国内からの搬入商品・サービスへの付加価値税率0%適用，当初4年間の法人税免除と続く9年間の50%減などである。

モクバイ BEZ への投資に関しては、2008 年 8 月時点で 33 企業が、合計 46 案件に登録している。その敷地面積は合計で 1631ha、登録資本額は 5 兆 5830 億ドンと 1 億 2200 万米ドルとなっている。その内訳は、工業区域インフラ整備 6 件、住宅区域関連 7 件、生態観光区域 1 件、商業・サービス関連 32 件である。外資系は旅客バス事業（カンボジアとベトナムの合併）、ゴルフ・コース建設、工業区域インフラ整備の 3 件である。各案件の実施状況に関しては、8 件が詳細設計中、7 件がインフラ整備中、19 件が登録取り消し手続き中である。操業を開始しているのは 12 件（主として商業・サービスおよび住宅分野）、その投資実行額は 7679 億ドンであり、約 1800 人分の雇用を創出している。雇用者のうち 80%以上は、ベンカウ県を中心とした地元の住民である<sup>(29)</sup>。

以上の概観からも判明する通り、認可を得たものの具体的な実施が停滞している投資案件が多い。2008 年 8 月時点で登録抹消手続き中の案件が 19 もあり、かつ、それ以前の段階でもいったん認可した案件で、実現可能性が低いために取り消されたものがかなりの数に上っている。登録抹消手続きを早急に進めないと、割り当てた敷地を回収して他の有望な投資家に回すことができない。

そのなかで、投資案件の具体化で突出しているのは、商業部門、とりわけ免税スーパー・マーケットと呼ばれる店舗である。タイニン省人民委員会の資料によれば、モクバイ BEZ にテナントとして進出し営業している店舗は 2008 年 9 月時点で 56 軒、そのうち国境ゲート経済区市場に 34、ヒエプティン商業区に 17、フィーロン国際サービス・商業センターに 5 軒である。それ以外に、免税スーパー・マーケットが 4 軒ある（GC, Smiling, Fuso, Daiso）。2008 年 1～5 月の来客数は全店舗合計で延べ 32 万 9000 人、すでに 2007 年の年間総数の 79%に達している。そして、同期 5 ヶ月間の売上高は 6401 億 4600 万ドンに達している。そのうち、国境ゲート経済区市場が 2932 億 3000 万ドン（月平均 586 億 4600 万ドン）、ヒエプティン商業区が 667 億 6600 万ドン（同 133 億 5300 万ドン）、フィーロン国際サービス・商業センターが 239 億 4200 万ドン（同 47 億 8800 万ドン）であり、また免税スーパー・マーケットのうち最大手の GC（ゴールド・センチュ



リー)は1軒のみで2562億800万ドン(同512億4200万ドン)に及ぶ(People's Committee of Tay Ninh Province[2008b])。

タイニン省人民委員会の別の資料によれば、2008年8月時点での来客数は平日で平均6000~7000人、週末や祭日には1万人である。全店舗合計の売上高は、2006年で5334億5800万ドン、2007年で9320億6500万ドン、2008年当初6ヵ月で7730億8700万ドンと急増している。購入者の大半はベトナム人およびベトナム国内在住者であり、越境して来店するカンボジア人への販売は、全体の15~20%を占めるに過ぎない(People's Committee of Tay Ninh Province[2008c])。

すなわち、ベトナム国内の住民がBEZ内の免税スーパー・マーケットなどに入場し(同区域の入り口で身分証明書を提示)、購入した商品を免税のまま持ち帰る形態が大半を占めているのである。このような商法の法規的根拠は、上述の2004年首相決定第144号にあり、それによれば1人当たり50万ドン/日に限って、BEZ内で購入した商品を無税で持ち出すことが可能である。筆者が見学したGCにはサイゴン港経由で搬入した酒類などの免税商品が所狭しと並べられ、また日系100円ショップの商品を扱う店舗では、台湾、韓国、中国、日本などで製造された化粧品や日用雑貨などが、日本のスーパー・マーケットよりも高級感の漂う店内に配架されていた。

モクバイはホーチミン市からでも約70km、車で2時間程度の移動距離にある。かつ、タイニン省域には、バーデン山(標高986m)やカオダイ教総本山、そして外国人観光客の間で有名なクーチャー・ゲリラ・トンネルといった著名な観光、巡礼スポットがある。このために、自家用車やミニ・バス、大型バスで同省を訪れた観光客や巡礼者が、モクバイBEZに立ち寄って免税品などを購入するのである<sup>(30)</sup>。

なお、免税限度額に関しては、最近になって財務省通知(8153/BTC-PC)が出され、2008年7月15日より1人当たり50万ドン/週に変更された(People's Committee of Tay Ninh Province[2008d])。海外渡航者にとっての特典であるはずの免税品購入を、ベトナム国内の顧客にも許容する現在の仕組みが目にあまる形で悪用されることを警戒して、中央政府と



しても抑制的な方針に転じたものと思われる。ちなみに、モクバイの BEZ 管理事務所や税関支局も不正行為に監視の目を光らせており、2008 年 9 月時点の報告書によれば、免税スーパー・マーケットの摘発例ではないが、種々の不正行為に対して 16 店舗に対して（期限付きの）営業停止を命じ、1 店舗に対して警告を発した（統計の対象期間は明示されていない）（People's Committee of Tay Ninh Province[2008d]）。

以上のような問題点をはらみつつも、タイニン省当局が強調するのは、モクバイ BEZ の発展がもたらす積極的な側面である。すなわち、ベンカウ県の 2000 年時点における産業構造は、農林業が GRP の 75.86%、工業・建設業が 3.22%、商業・サービス業が 21.92%であったのが、2007 年にはそれぞれ 49.27%、17.38%、33.35%に変化している。また、同県の貧困率も、2005 年の 17.19%から 2007 年には 9.42%へと低下している（People's Committee of Tay Ninh Province[2008a]）。

無論、このような変化のすべてが BEZ の経済的効果によってもたらされたものではない。とりわけ、第 2 次産業の拡大に寄与したのは、工業分野での企業進出が思うように進んでいない BEZ ではなく、むしろ通勤圏内の隣接県に立地するほかの工業団地であろう<sup>(31)</sup>。しかし、第 3 次産業に関しては、モクバイ BEZ が果たしている役割は、現時点でも非常に大きいと思われる。ちなみに、ベトナム人研究者による 2002/03 年時点でのサンプル調査によれば、モクバイ住民のうち農業専従は 3.6%、農業と非農業の兼業が 36.4%、非農業専従が 60.0%となっている（Nguyen & Cu [2006: 228]）。

### 3. カンボジアにおける経済特別区（SEZ）の意義

カンボジアにはベトナムとは異なって、国境地帯に特設される BEZ というカテゴリーは存在しない。それに代替するのは経済特別区（SEZ）というカテゴリーであるが、それは所定の条件さえ備えれば、国内のどこにでも立地できる性格のものである。事実、SEZ に関する根拠法規である 2005 年 12 月 29 日付け政令第 148 号（CDC ed.[2007]）には、SEZ は最

低50haの敷地をもち、必要なインフラを備えていなければならないと規定するのみである。

なお、同政令によれば、SEZ内にはフェンスなどで囲ってEPZ（輸出加工区）を設けることができる。また、工場以外に、工場主や労働者のための住宅、レストラン、ショッピング・センター、職業学校、診療所、公園などを設置し得ると規定している。ただし、これらはもっぱらSEZで働く人々のための施設であって、ベトナムのBEZのように、大々的な住宅街や商業・娯楽センターを包含するものではない。さらに、ベトナムのBEZは基本的に省政府が設置し管理することが前提となっているが、カンボジアのSEZは主として民間の開発業者が建設、運営することが予期されている。なお、SEZの申請手続きや管理などを担当する政府機関はカンボジア経済特別区委員会（CSEZB）である<sup>(32)</sup>。

以上のように、カンボジアのSEZには立地上の制限は法制面では存在しない。しかし、実際に開発業者が申請し政府によって認可されたSEZの地理的分布は、首都プノンペンや同国随一の海港シハヌークビルおよびその周辺の臨海部に立地するケースを除けば、残りのほとんどがベトナムもしくはタイとの国境近辺に位置している（白石[2008: 240-244]）。その点では、ベトナムの一般的な工業団地（IP）や輸出加工区（EPZ）がもっぱら大都市・港湾の周辺や幹線道路沿いに立地しているのとは状況が異なっている。ベトナムにあっては、へんぴな国境地帯に投資を誘引するために、国境ゲート経済区（BEZ）という別個のカテゴリーを設け、それに格別のインセンティブを付与しているのである。

なぜ、カンボジアではSEZが、大都市より遠く離れた国境地帯に立地する傾向を有するのであろうか。その回答を求めるために、次に同国SEZのなかで最も開発が進んでいるバベットのマンハッタンSEZの事例を具体的に検討する。

#### 4. マンハッタン経済特別区（SEZ）

国境を挟んだベトナム側にはモクバイ国境ゲート経済区（BEZ）が設置

されており、前述した通り、そこでは目下のところ商業分野を中心とした活動が進展している。これに対して、カンボジア側のバベット国境ゲート近接地域における顕著な展開は、国道1号線沿いに林立し始めたカジノ・ホテル<sup>(33)</sup>と、企業の入居が始まっているマンハッタン経済特別区（SEZ）である（図2参照）<sup>(34)</sup>。

マンハッタン SEZ は 2005 年 8 月に始動した。起工式にはフン・セン首相やスパーイリアン州知事が出席した。開発業者はシンガポールの美徳医療集団と台湾の向邦集団が出資する（100%外資）マンハッタン国際有限会社（MIC）である。出資者のひとつ美徳医療集団は、すでにコンポンチャームにマンハッタン繊維工業団地（1998 年、40ha）を開設しており、そこでの成功をもとにバベットに SEZ を建設することにしたのである。

マンハッタン SEZ は、国境ゲートから国道9号線を西に6km入った地点に位置し、敷地面積179ha（すでに購入済み）、将来的には300haまで拡大する構想をもつ。第1期造成地については、2008年9月時点で、10社との契約が成立している。そのうち操業を開始している企業は4社である。それら4社と、工場建設中だがすでに従業員の確保を開始している他1社とを合わせて、雇用者数は合計4000人以上に達している。第1期分の土地でまだ入居企業が決まっていないのは、2区画のみである。今後第2期分の土地を造成し、繊維関係企業の専用区域とする予定である<sup>(35)</sup>。

進出企業の大半は台湾系であり、かつ労働集約的な産業が多い（表11）。現在稼働中の入居企業は原材料の大部分を台湾、中国、タイから輸入し、完成品を主に欧米に輸出している。この点はプノンベンおよびその周辺に多数進出している台湾系、中国系企業（欧米向けの縫製、製靴など）と同じ傾向を示している。こうした企業がカンボジアに投資する誘因は、第1に欧米諸国がカンボジアからの輸入品について、特惠関税のほか、ノン・クウォータ、アンチ・ダンピング税免除などの優遇策を適用していること、第2にカンボジアでの労働賃金が安いことである。第2の点について、マンハッタン SEZ では、政府の規定する最低賃金50米ドル/月が適用されている（これに生活手当て5米ドルを上乗せする）。カンボジア人の班長クラスでも月80～100米ドルである<sup>(36)</sup>。なお、土地リース（99年

表 11 マンハッタン SEZ の入居企業

企業名	国籍	敷地面積 (ha)	製造物	従業員 (人)	操業年月	備考
SYZ	台湾	5.42	スクリューボルト	70	2006.6 生産開始	ベトナムに同系列の Cowin 社
KINGMAKER	台湾	7	靴	1,300 超	2007.3 生産開始	ベトナムにも進出、イギリスからの下請け生産、1 ライン拡充後には従業員倍増
鋒明	台湾		プラスチック発泡クッション		2008.12 着工予定	自転車用部品、ベトナムにも出資
HeaderPlan	n.a.		金属		2008.12 着工予定	ベトナムにも出資
ASAMA (BestWay)	台湾	8.4	自転車	700	2006.2 生産開始	ベトナムにも出資
千薫	台湾	0.9	靴		2008.12 着工予定	200 コンテナ/月輸出予定
Galaxy (銀河集団)	中国	0.87	ジーンズ	300 余	2007.9 生産開始	
斎高	中国		ナイロン織物		2008. 4 建設開始	ナイロン製ショッピングバッグ
SHEICO	台湾	16	潜水服	300	2008.5 建設開始	世界最大のメーカー 将来的に 5,000 人
n.a.	ロシア	3.87	室内着		工場建設中	

(出所) マンハッタン EPZ 管理事務所でのヒアリング (2009 年 9 月 16 日) および同事務所提供パンフレット「東埔寨柴楨曼哈頓経済特別区」に基づき、筆者作成。

賃貸) に関しては、2 ha 以上の場合は  $30 \sim 50$  米ドル/㎡であり、それ以下の場合は 10% 割り増しとなる。

第 4 章でも指摘されているように、税制面において、SEZ に関する根拠法規である政令第 148 号 (上述) が入居企業に認めている特典はあまり多くない。輸入品について付加価値税 (VAT) 率 0% が認められる以外は、一般の投資法で定める税制が適用されるのみである<sup>(37)</sup>。ただし、SEZ 全体 (もしくはその一部) が輸出加工区 (EPZ) となる場合には、原材料の輸入や完成品の輸出に関して免税扱いを受けることとなる。

SEZ に付与される政策的な優遇措置として、むしろ意義が大きいのはワン・ストップ・サービス (OSS) である。政令第 148 号によれば、カンボジア開発評議会 (CDC) はカンボジア経済特別区委員会 (CSEZB) からの提案に基づいて、各 SEZ に SEZ 行政事務所 (SEZA) を設置する任務を有する。同行政事務所は、CDC、税関、カムコントロール、商業省、労働省から出向する職員で構成される合同出先機関である (CDC ed. [2007])。以上のうち CDC 職員の主要任務は輸出入の免税許可、税関とカムコントロールは SEZ を出入りする貨物の検査、商業省職員の場合は

原産地証明（RO）の発行，労働省出向職員の場合は労使関係の調整および雇用者の求人支援などである。官庁間の連携が悪く，かつ諸手続きに汚職がついて回りがちなカンボジアの現状においては，このような OSS が投資家にもたらす便益は大きいと考えられる。

マンハッタン SEZ については，2006 年 2 月に行政事務所が開設され，3 月にワン・ストップ・サービス（OSS）が正式に開始された<sup>(38)</sup>。いまのところ，OSS が可能なのは，プノンペンを除けばこのマンハッタン SEZ のみである。とりわけ，原産地証明をプノンペンまで出向かずに現地で取得できるメリットは大きいであろう。原産地証明があれば，共通効果特惠関税（CEPT）スキームを用いて，バベット国境ゲートを通関することができるからである（小嶋[2007]）。ただし，政令第 148 号によれば，ワン・ストップ事務所は他の SEZ でも開設されることになっているから，今後各地の SEZ で開発が進めば，同様の便宜が適用されることとなろう。

さて，以上に述べてきた諸事項のうち，賃金水準の低さやカンボジア輸出品が欧米諸国で受ける特典などは，国内のどこに工場を設けても条件は同じである。また，OSS などの政策的優遇措置については，政令第 148 号によれば各地の SEZ は同等の法的権利を有している。つまり，これらの諸条件は，バベットに立地する SEZ にのみ固有のものではない。にもかかわらず，なぜマンハッタン SEZ がほかの SEZ に先行して開発が進み，そして生産企業の入居が順調に進んでいるのであろうか。その決定的な要因は，バベットが有する地理的な優位性にあると思われる。

マンハッタン SEZ はホーチミン市のサイゴン港から 80km，タンソンニャット空港から 65km の地点に位置している（プノンペンまでは 160km）。ホーチミン市域までの貨物運搬料は，20 フィート・コンテナで 200 米ドル，40 フィート・コンテナで 235 米ドルである<sup>(39)</sup>。すなわち，同地に進出する企業にとっては，カンボジアの領域内，しかも EPZ 機能をもつ SEZ に立地することによって得られる様々な好条件を享受しながら，さらに国際的な海港へのアクセス面でも，地理的に恵まれた条件を得ることができるのである。

ベトナムの国境から至近の距離にあることから生じるメリットは，ほか

にもある。ひとつに、ベトナムから安定的でかつ安価な電力を購入することができることである。同SEZでの電力料金は0.1265米ドル/kwhであって、プノンペン市(0.25米ドル)の半額である<sup>(40)</sup>。いまひとつに、カンボジア国内では調達が困難な中堅技術者を、ベトナムから呼び寄せることができる。ちなみに、同SEZ入居企業がベトナム人技術者に支払う平均的な給与は、月300米ドルである<sup>(41)</sup>。

さらに、同SEZの入居企業の多くが、すでに以前からベトナムに出資している台湾系企業である事実にも着目する必要がある。そのような企業にとって、種々の誘因によってカンボジアへ投資する可能性を考えたとき、ベトナムと距離的に近接するバベットのSEZに立地することが合理的な選択となる。ベトナムとバベットの間を往来するのが容易だからである。ちなみに入居企業のみならず、マンハッタンSEZの出資者である向邦集団<sup>(42)</sup>自身も、すでにベトナムにいくつかの拠点をもっている。すなわち、ホーチミン市に縫製工場とコンピュータ修理工場を所有し、それ以外にヴァンタウにも土地を購入済みである。

さらに、バベットに立地することは、ホーチミン市チョロン地区の華人ネットワークを活用するうえでも好都合であろう。例えば、筆者がマンハッタンSEZ管理事務所を訪問した際に居合わせた中華系常駐職員3人のうち1人は、プノンペン生まれで、ポル・ポト政権時代にベトナムに脱出しベトナム人と結婚し、チョロン地区に家族をもつ人物であった。したがって、クメール語とベトナム語を流暢に操る。ほかの1人はクメール語こそ理解しなかったが、ベトナム語は上手であった。つまり、彼らは台湾の親会社から派遣された出向社員ではなく、ベトナムに在住し現地でリクルートされた華人・華僑である<sup>(43)</sup>。

このように、ベトナムに進出した台湾系企業は、バベットに投資することによって、カンボジアで得られる様々なメリットと、ベトナムに近接する地理的条件がもたらす便益とを、同時に享受することができるのである。

## おわりに

本章でみてきたように、南部経済回廊の交通インフラの整備に伴って、モクバイ＝バベット国境の交通量や人的往来、国境貿易は拡大基調にある。さらに、モクバイ側には政府が後押しする国境ゲート経済区（BEZ）が、バベット側には民間業者によるカジノ・ホテルやマンハッタン経済特別区（SEZ）が開設され、国境地帯は急速に変貌しつつある。

ただし、ベトナム側における BEZ では、いまのところ商業分野での急成長はみられるものの、工業分野の発展は遅れている。この点で、モクバイ BEZ の展開は、バベット側におけるカジノ・ホテルの急成長と軌を一にする動きである<sup>(44)</sup>。なぜならば、その発展の原動力が、ベトナム人（もしくはベトナム在住者）の旺盛な財・サービス消費意欲にあるからである。モクバイ＝バベット国境地帯から 70km に位置するホーチミン市およびその周辺の東南地方は、ベトナム国内でも最も経済成長が目覚しく、1 人当たり GRP も全国一である。さらに、外国からの投資家やビジネスマンも数多く在住している。

それでは、中央政府やタイニン省人民委員会が期待するようなモクバイ BEZ での工業発展の展望はどうであろうか。国境地帯に生産拠点をもつことに意義を有する業種は、その免税特権や物流上の条件を活用することによって、カンボジアもしくはタイから原材料を輸入し、BEZ で加工、生産した製品を海外もしくはベトナム国内市場に輸出するタイプの業種か、あるいは海外およびベトナム国内から原材料を調達し、BEZ で加工・製造した製品をカンボジアもしくはタイに輸出するタイプの業種である（第 5 章をも参照）。だが、現時点では、カンボジアから調達し得る原材料は限定されており、またタイから原材料を免税扱いのままカンボジア経由で搬入するトランジット制度は、まだ機能していない。逆に、ベトナム側から国境を越えて製品を輸出する可能性についても、カンボジア市場は依然狭小であり、またタイについては、輸入の場合と同様に、カンボジア領内をトランジットで通過させることができない<sup>(45)</sup>。

もっとも、将来的には、モクバイ BEZ における工業的発展に展望がな



いわけではない。それは、ホーチミン市およびその周辺からの、労働集約的業種のスピル・オーバー的な展開である。ホーチミン市とその周辺では労働賃金など生産コストが急速に上昇し、さらには調達可能な労働力や土地も飽和状態に達しつつある。したがって、労働集約的な業種を中心に、より遠方の地方省に同心円的に新規工場が立地していく現象が観察される。タイニン省についても、すでにチャンバン県にチャンバン（400ha、タイニン省管理）とリンチュンⅢ（200ha、中国系開発業者）<sup>(46)</sup>のふたつの工業団地が開設されており、企業の入居も始まっている。さらに、同県にフランス系開発業者による工業団地（1000ha）、またゴーザウ県にベトナム・ゴム総公司による新都市・サービス・工業区（2800ha）の建設計画が具体化しつつある<sup>(47)</sup>。これらはすべてモクバイ近隣地区に位置するものである。つまり、ホーチミン市からのスピル・オーバーの波は、タイニン省にも確実に押し寄せつつある。

したがって、モクバイ BEZ の工業区域についても、適切な開発業者さえみつければ、ゆくゆくは労働集約的産業を中心として多くの企業を誘致することが可能である。モクバイ BEZ は総合的な機能を具有する経済区であるから、住宅区域や商業・サービス区域の開発が進み都市的環境を整えば、それらを内包し得ない工業団地に比較して、有利な条件を獲得する可能性がある（その点では、上述のゴム総公司の同種プロジェクトが競合相手となる）。ただし、その場合、同 BEZ に入居する企業の大半は、あくまでも欧米や日本、中国などを中心とした海外市場を視野に入れたものとなるであろう。すなわち、陸上国境を越えたカンボジアやタイとの物流を志向するものではなく、サイゴン港、さらには今後開発予定のティーヴァイ、カイメップ港を経由する物流が主体となるであろう。

事実、タイニン省には 2008 年 9 月時点で、170 の外国投資案件が存在するが、そのうちの製造、加工業種のほとんどは、欧米など海外市場向けのものである<sup>(48)</sup>。同省の対外貿易実績からみても（表 9 参照）、輸出総額のうち国境貿易の割合は 39%（モクバイ国境ゲート経由に限れば 9%）であって、残りはサイゴン港経由の海外向けである。なお、同省の輸入については、国境貿易が 84%（モクバイ経由は 29%）と多くを占めるが、そ



のかかなりの部分は、上述の通りプノンペンやバベットで製造・加工されサイゴン港経由で海外輸出される商品であると考えられる。

他方、カンボジアのバベット側については、マンハッタン経済特別区がすでに開設されており、入居企業の出足も好調である。さらにその周辺では、ほかにふたつの経済特別区の建設が計画されている。タイセン (Tai Seng, 99ha) と N.L.C. (105ha) のふたつの SEZ である (白石[2008: 241])<sup>(49)</sup>。上述したように、ベトナムとの地理的近接性、および越境物流システムのもたらすメリットを最大限に享受する形で製造、加工業分野での展開の可能性を秘めているのは、モクバイ側よりもむしろバベット側であると思われる。

ただし、バベットの将来に課題がないわけではない。そのうちのひとつは、今後継続的に一定の質を備えた労働力を確保することが可能なのかという点である。上述の通り、マンハッタン SEZ の入居企業は、中堅技術者の不足に対応するためにベトナム人を雇用している。プノンペン市域に居住する中堅技術者や運営幹部要員は、今後ともよほどのインセンティブが付与されない限り、160km も離れた国境地帯で勤務したいとは思わないであろう。さらに、一般の労働者レベルについても、バベット地区で複数の SEZ が稼動するようになれば、量と質の両面で難題に直面するかもしれない。7 歳以上の同州人口における識字率は 67.1%、とりわけ縫製業などで主要な雇用対象となる女性の場合は 58.1% に過ぎない (Cambodia National and Provincial Data Bank[2009])<sup>(50)</sup>。識字率の向上、そして職業訓練学校の設置、拡充などの政策的対応が、遠くない将来に重要な課題として浮上することになるであろう<sup>(51)</sup>。

#### 〔注〕

- (1) GMS 南部沿岸サブ回廊の現状および課題と展望に関しては、白石[2008]を参照されたい。
- (2) 本書全体を通じた国境経済特別区を意味するが、ベトナムでは Border Gate Economic Area (BEZ) もしくは Border Gate Economic Zone とされていることから、本章では「国境ゲート経済区」の呼称を用いる。
- (3) 同様にカンボジア側では Special Economic Zone (SEZ) とさているので、本章では「経済特別区」の呼称を用いる。

- (4) ベトナム外務省国境委員会からのヒアリングによる（2008年8月5日、ハノイ）。
- (5) 国家級ゲートの数字は、ベトナム外務省国境委員会のヒアリングに基づく数字であるが、タイニン省人民委員会に基づく数字を加えると、全国の数が21ゲート、カンボジアと接する国家級ゲートが9ゲート、タイニン省のゲートが4ゲートとなる。表3の注1を参照されたい。
- (6) 同上ヒアリング、および People's Committee of Tay Ninh Province[2008a]に基づく。
- (7) 同報告書によれば、2006年の越境者数は60万5557人、越境車両台数は1万1406台である。なお、これらの数字は、後述する表7のタイニン省人民委員会の資料と異なっている。
- (8) バベット国境ゲート事務所におけるヒアリングに基づく（2008年9月16日）。
- (9) 越境用に特別に発行されるものではなく、すべての国民がもつ一般的な証明書である。
- (10) 滞在日数はベトナム側の説明（タイニン省人民委員会でのヒアリング、2008年9月15日）では1ヵ月、カンボジア側の説明（バベット国境ゲート事務所でのヒアリング、上述）では日帰りであって一致しない。
- (11) ただし、タイニン省人民委員会からのヒアリング（上述）によれば、カンボジア国民で省内に長期滞在する者は少なく、日帰りが大半であるとのことである。とするならば、日帰り住民の多くは省級ゲートを通じて往来し、モクバイ BEZ 域外のゴザウ町マーケットなどで商品の取引や購入を行っていることとなろう。
- (12) タイニン省人民委員会、バベット国境ゲート事務所におけるヒアリングに基づく（2008年9月15日）。本項の以下の記述も、特に断りのない限り、同一情報源による。
- (13) 2006年3月6～7日にベトナムのファン・ヴァン・カイ首相がカンボジアを公式訪問した際に、モクバイ＝バベット間でのCBTA 初期実施に関する覚書（MoU）が調印されているが、まだ実施されるに至っていない（Bui[2008: 62]）。
- (14) なお、同調査報告によれば商品の搬出は、モクバイよりもむしろサーマットの国境ゲートを経由するというのが、それはカンボジア国道1号線とベトナム国道22号A線が改良工事中の時期であったことによるもので、現在では状況が変化していると思われる。
- (15) 中央政府の認可によって設立されたもの以外に、省レベルで認可したものを「工業団地」と称しているケースがあるが、それらはこの数値に含まれていない。
- (16) 計画投資省（MPI）工業団地担当者からのヒアリング（2008年8月5日、ハノイ）、および MPI[2007]に基づく。また、工業団地、輸出加工区、経済区などを一括して規定する現行の根拠法規文書である2009年政府議定第29号（[29/2008/ND-CP], "Nghị định Quy định về Khu công nghiệp, Khu chế xuất và Khu kinh tế, 工業団地、輸出加工区、経済区に関する規定）およびその英訳（計画投資省ウェブサイト）に基づく。
- (17) ベトナム政府議定第29号（前注参照）、および計画投資省経済区担当者よりのヒアリングに基づく（2008年8月5日、ハノイ）。
- (18) Nguyen[2000], Nguyen[2003]およびベトナム計画投資省経済区担当者よりのヒアリング（上述）に基づく。なお、中央政府が認可したのは24件であるが、表10

をみるとひとつの許可文書（首相決定）でふたつ以上の経済区に言及しているものがある。おそらく国境ゲート1カ所分だけでは1万ha以上という面積要件を満たせないで、省内の複数の国境ゲート分の面積を合算し、それで1件の経済区としての認可を得たものと思われる。

- (19) 2003年9月11日付け首相決定第186号によって設立許可、タンビエン県の2行政村を包含し、サーマット国際級国境ゲートとふたつの省級国境ゲートを擁する。国道22号B線沿いに362haの開発が計画されているが、2008年9月時点ではBEZ管理事務棟などが存在するほかは、まだ本格的な整備事業に着手されていない。サーマット国境ゲート自体も仮設のものである。タイニン省人民委員会でのヒアリング（2008年9月15日）、People's Committee of Tay Ninh Province[n.d.-b]および筆者自身の視察（2008年9月15日）に基づく。
- (20) 53/2001/QD-TTg “Decision on Policies toward Border Gate Economic Zones”（ベトナム関税総局ウェブサイト）。
- (21) 273/2005/QD-TTg “Amending and Supplementing a Number of Articles of the Prime Minister's Decision No.53/2001/QD-TTg of April 12, 2001 on Policies toward Border Gate Economic Zones（ホーチミン市人民委員会ウェブサイト）。
- (22) 政府議定第29号は注16に前掲してある。なお、政府議定は政府会議（日本の閣議に相当）が制定するもので、行政部門が発出する最高位の法規文書で、首相決定より上位に位置づけられる。
- (23) 52/2008/QD-TTg “Quyết định về việc phê duyệt Đề án Quy hoạch phát triển các Khu kinh tế cửa khẩu của Việt Nam đến năm 2020, および同英訳” The Plan for Developing Vietnam's Border Gate Economic Zones until 2020”（ベトナム政府ウェブサイト）。
- (24) 210/1998/QD-TTg “Decision on the Experimental Application of a Number of Policies on Development of Moc Bai Border-gate Economic Area, Tay Ninh Province（National Legal Database ウェブサイト）。
- (25) アンティン、ロイトゥアン、ティエントゥアン、ロントゥアン。
- (26) フオックルウ、フオックチー、ビンティン。
- (27) 144/2004/QD-TTg “Supplementing a Number of Preferential Policies of Moc Bai Border gate Economiz Zone, Tay Ninh Province”（National Legal Database ウェブサイト）。
- (28) 140/2007/QĐ - TTg “Quyết định ban hành Quy chế hoạt động của Khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài, tỉnh Tây Ninh（タイニン省モクバイ国境ゲート経済区活動規則, Industrial Review of Viet Nam ウェブサイト）。
- (29) People's Committee of Tay Ninh Province[2008c, 2008d]およびモクバイ国境ゲート経済区管理事務所でのヒアリング（2008年9月15日）に基づく。
- (30) バーデン山には寺院のほか、遊戯施設や滝、湖などもあり、年間100万人の来訪者がある。また、カオダイ教は南部ベトナムを中心に100万人の信徒を擁する。筆者がタイニンを訪れたのは2008年9月中旬であって、ちょうど中秋節に当たっていた。このため、バーデン山の寺院で催される祭礼に南部各地から多くの観光、参拝客が詰めかけていた。

- (31) タイニン省人民委員会でのヒアリング（2008年9月15日）によれば、操業中のチャンバン、リンチュンⅢ工業団地入居企業を含めて、省全体で170件の外国投資（そのうち台湾系が5～6割）があり、主に縫製や消費財の生産に当たっている。
- (32) 認可済みのSEZのなかで開発業者が公的機関であるのは、唯一シハヌークビルSEZのみである（開発業者はシハヌークビル港湾公社）。
- (33) カンボジア・カジノ一覧に記載されているバベットのカジノ・ホテルは、Kings Crown Casino & Hotel, Las Vegas Sun Hotel & Casino, Casino Bavet-Mocbai, Full House Hotel & Casinoの4軒であるが（ウェブサイト情報）、小嶋[2007]によれば、2007年時点で7軒の大型カジノ（ホテルを併設しないものを含むと思われる）が営業中で、さらに8軒目が建設中であった。2008年9月時点で筆者が同地を訪問した時点でも、さらにいくつかの建設中の建物を目撃した。なお、バベット国境ゲート事務所でのヒアリング（2008年9月16日）によれば、カンボジア側でもモクバイと同様な免税スーパー・マーケットを開設する計画があるが、まだ実現していない。
- (34) 「おわりに」で指摘するように、マンハッタン工業団地以外にも、ふたつのSEZがバベット地域に計画されている。
- (35) マンハッタンSEZ管理事務所でのヒアリング（2008年9月16日、バベット）、およびマンハッタンSEZ[2008]に基づく。本項の以下の記述も、特に断りのない限り同上情報に基づく。
- (36) マンハッタンSEZ管理事務所では、3人のカンボジア人を雇用しているが、その給与は120米ドルである（同事務所でのヒアリング）。
- (37) 政令第148号によれば、SEZの開発業者に対しては、建設用機材・資材の輸入税免除、および投資法の定める最長期間（9年間）の利潤税免除が規定されている（CDC ed.[2007]）。なお、マンハッタンSEZ管理事務所でのヒアリング（上述）によれば、入居企業に対して、6～9年の法人所得税免除が認められている。これは、一般の投資法第14条（op.cit.）に認められている範囲内のものと思われる。
- (38) SEZに関する政令第148号によれば、行政事務所への出向職員の給与は、各派遣機関が負担する。ただし、マンハッタンSEZにおいては、それら職員が週末にプノンペンの自宅に戻るため、そのための資金的サポートを行っているとのことであった。
- (39) 小嶋[2007]によれば、以上の運送料以外に、1コンテナ当たり、輸入の際には138米ドル（+書類代20米ドル）、輸出の際には156米ドル（+書類代25米ドル）の通関手続き費用が必要であるという。
- (40) マンハッタンSEZ管理事務所でのヒアリング（2008年9月16日、バベット）、およびマンハッタンSEZ[2008]に基づく。
- (41) バベットのカジノ・ホテルでもベトナムから出稼ぎに来ている従業員や関係者が、かなりの数に上る。顧客の大半がベトナムからやってくる人々であるため、ベトナム語のできる彼らの存在は不可欠である。
- (42) 「向邦企業股份有限公司墳」のウェブサイトによれば、同社はもともと軍服などを生産していた台湾企業である。
- (43) ちなみに、残りの1人は中国大陸出身の青年で、台湾系企業（おそらく中国が香港の子会社）に就職して当地に派遣された。

- (44) なお、モクバイ国境ゲートにおいては腐敗行為が蔓延しており（ベトナム人ダフ屋にチップを渡さないと、出入国事務担当官がパスポート検査をしないなど）、また担当職員の態度もきわめて劣悪である。このような現象は、同ゲートを通過する人々の多くが、バベット側のカジノ・ホテル目当ての遊楽客である事実と無関係ではないと思われる。
- (45) 2004/05年時点での南部経済回廊における貨物輸送実証調査の要約（中村[2006: 88]）を参照。当時に比べて物理的交通インフラ状況には改善がみられるものの、カンボジア領内のトランジットの制度、運用両面での未整備状況は、現在も同様である。
- (46) リンチュンⅢの開発業者はすでにホーチミン市域にリンチュンⅠ、Ⅱの輸出加工区（EPZ）を有している。それらが飽和状態に達したために、ホーチミン市に近接するタイニン省に第3拠点としての工業団地（IP）を開設したのである。
- (47) タイニン省人民委員会でのヒアリングによる（2008年9月15日）。
- (48) タイニン省人民委員会でのヒアリングによる（上述）。
- (49) 2008年9月に筆者がバベットを訪問した際、国道1号線沿いに「大成」という名称の工業団地の看板をみかけた。これがTai Seng SEZであろう。
- (50) 同資料によれば、スパーイリアン州の人口は47万8000人、7歳以上人口の識字者は男女合計で26万人、女性の識字者は12万人である。なお、同省の人口密度は161人/km<sup>2</sup>で全国平均（64人）を上回る。
- (51) 企業の従業員総数のうち、外国人は10%を越えない範囲というカンボジア政府の規則があり、ベトナム人労働者の雇用にも限界がある（マンハッタンSEZ管理事務所でのヒアリング）。

#### 〔参考文献〕

##### 〈日本語文献〉

- 柿崎一郎[2006]「メコン圏の交通開発」（白石昌也編『インドシナにおける越境交渉と複合回廊の展望』早稲田大学大学院アジア太平洋研究科、23-52ページ）。
- 白石昌也[2008]「GMS南部経済回廊とカンボジア・ベトナム」（石田正美編『メコン地域開発研究：動き出す国境経済圏』調査研究報告書、アジア経済研究所、215-265ページ）。
- 小嶋規純[2007]「先行投資が始まるベトナム国境の経済特区（カンボジア）」（『通商弘報』、2007年9月13日、日本貿易振興機構）。
- 中村恭紀[2006]「インドシナに於ける物流インフラの現状と将来の展望について」（白石昌也編『インドシナにおける越境交渉と複合回廊の展望』早稲田大学大学院アジア太平洋研究科、77-102ページ）。
- マンハッタンSEZ[2008]「東埔寨柴楨曼哈頓経済特区」（中国語、日本語併記）（同SEZ事務所提供）。

##### 〈外国語文献〉

- Asian Development Bank (ADB) [2007] *Proposed Loans: Kingdom of Cambodia and Socialist Republic of Vietnam: Greater Mekong Subregion Southern Coastal Corridor Project*.

- Bui Quang Tuan[2008] “Trade Facilitation Policy Analysis in the Greater Mekong Subregion: A Case from Vietnam”, in Mekong Institute, *Policy Dialogue Proceedings: Trade Facilitation Policy Gap Analysis on Cross Border Transport Agreement (CBTA) in the Greater Mekong Sub-region*, Khon Kaen.
- Cambodia National and Provincial Data Bank[2009] “Svay Rieng Provincial Resources”(カンボジア商務省ウェブサイト).
- Council for the Development of Cambodia (CDC) ed.[2007] *Laws and Regulations on Investment in the Kingdom of Cambodia*, Phnom Penh.
- Ministry of Planning and Investment, Vietnam (MPI) [2007] *Vietnam's IPs, EPZs and EZs: Ideal Places for Manufacturing Base*, Hanoi.
- [2008] “Establishment of Moc Bai Management Board of Economic Border Gates in Tay Ninh” (MPI Business Portal ウェブサイト).
- Nguyen Dinh Liem[2003] “Chinh sach quan ly cac Cua khau, Khu vuc kinh te cua khau cua Chinh phu Viet Nam trong nhung nam vua qua”(近年のベトナム政府による国境ゲート、国境ゲート経済区の管理政策), in Do Tien Sam and Furuta Motoo eds., *Chinh sach doi ngoai rong mo va Quan he Viet Nam-Trung Quoc* (拡大対外政策とベトナム・中国関係), NXB Khoa hoc Xa hoi, Hanoi.
- Nguyen Manh Hung[2000] *Khuynh khich Dau tu-Thuong mai vao cac Khu kinh te Cua khau Viet Nam* (ベトナム国境ゲート経済区の投資・商業奨励) NXB Thong ke, Hanoi.
- Nguyen Thi Kim Dung & Cu Chi Loi[2006] “Vietnam's Cross Border Economy,” Development Analysis Network with Funding from the Rockefeller Foundation ed. *The Cross border Economies of Cambodia, Laos and Vietnam*.
- Saigon Giai Phong[2005] “Khanh thanh Cua khau quoc te Moc Bai”(モクバイ国際国境ゲート落成) Feb. 20 (online 版).
- People's Committee of Tay Ninh Province[2008a] (モクバイ国境経済ゲート経済区管理委員会) “Bao cao ket qua thuc hien co che Chinh sach phat trien Ku kinh te Cua khau Moc Bai-Tay Ninh”(タイニン省モクバイ国境経済区発展メカニズムの実施成果報告), 8月26日付け.
- [2008b] (商工局) “Bao cao tom tat Hoat dong bien mau Tay Ninh (Viet Nam) va cac Tinh giap (Campuchia) (nam 2007 va 6 thang dau nam 2008)” (ベトナム・タイニンとカンボジア隣接諸州の辺境貿易活動要約報告, 2007年および2008年初6ヵ月), 7月14日付け.
- [2008c] (商工局) “Bao cao Tinh hinh kinh te doi ngoai tinh Tay Ninh va Hoat dong cua Khu kinh te Cua khau Moc Bai (tu nam 2006 den thang 6/2008)” (タイニン省の対外経済状況とモクバイ国境ゲート経済区の活動報告, 2006年から2008年6月まで)
- [2008d] (モクバイ国境経済ゲート経済区管理委員会) “Bao cao Hoat dong dau tu, buonban va quan ly cua Khu kinh te cua khau Moc Bai”(モクバイ国境経済区の投資, 商業, 管理活動報告), 9月10日付け.
- [n.d.-a] “Thong ke cac loai hinh Cua khau cua tinh Tay Ninh” (タイニン省の

各国境ゲート・カテゴリー別統計)

- [n.d.-b] (サーマット国境ゲート経済区管理委員会パンフレット) “Khu Kinh te Cua khau Xa Mat” (サーマット国境ゲート経済区).
  - [n.d.-c] (モクバイ国境ゲート経済区管理委員会冊子) “Moc Bai Border Economic Zone”
  - [n.d.-d] (モクバイ国境ゲート経済区管理委員会パンフレット) “Khu kinh te cua khau Moc Bai” (ベトナム語, 英語併記)
- Saigon Giai Phong[2005] “Khanh thanh Cua khau quoc te Moc Bai” (モクバイ国際国境ゲート落成) Feb. 20 (online 版).